



## Repertoriul jurisprudenței

**Cauza C-167/22**

**Comisia Europeană  
împotriva  
Regatului Danemarcei**

**Hotărârea Curții (Camera a doua) din 21 decembrie 2023**

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru – Transport rutier internațional de mărfuri – Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 – Articolele 8 și 9 – Regulamentul (CE) nr. 561/2006 – Perioadă de repaus – Reglementare națională care introduce o durată maximă de staționare de 25 de ore în spațiile de odihnă de-a lungul rețelei de autostrăzi a unui stat membru – Obstacol în calea liberei prestări a serviciilor de transport rutier – Sarcina probei”

1. *Libera prestare a serviciilor – Dispoziții ale tratatului – Domeniu de aplicare – Servicii în domeniul transporturilor în sensul articolului 58 alineatul (1) TFUE – Act al Uniunii care a făcut aplicabil unui sector de transport principiul liberei prestări a serviciilor consacrat la articolul 56 TFUE – Conținut*  
[art. 56 și 58 alin. (1) TFUE; Regulamentul nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului, considerentele (2) și (4) și art. 1 alin. (1) și (4) și art. 2 punctul 6]

(a se vedea punctele 39-42)

2. *Acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor – Proba neîndeplinirii obligațiilor – Sarcină care revine Comisiei – Prezentarea unor elemente care indică neîndeplinirea obligațiilor – Prezumții – Inadmisibilitate – Reglementare națională care impune o limită de 25 de ore de staționare în spațiile de odihnă publice de-a lungul rețelei de autostrăzi a unui stat membru – Respectarea perioadelor de repaus prevăzute de Regulamentul nr. 561/2006 – Acțiune prin care se urmărește să se stabilească un obstacol în calea liberei prestări a serviciilor de transport rutier care intră sub incidența Regulamentului nr. 1072/2009 – Acțiune întemeiată pe prezumții – Lipsa probelor – Respingerea acțiunii*  
[art. 258 TFUE; Regulamentul nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului, art. 2 alin. (1) litera (a) și art. 4, 6 și 8, și Regulamentul nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului, art. 8 și 9]

(a se vedea punctele 43-57)

## Rezumat

Regulamentul nr. 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri<sup>1</sup> vizează instituirea unei politici comune a transporturilor care determină înlăturarea oricăror restricții în privința prestatorului de servicii de transport pe motive de naționalitate sau ca urmare a faptului că este stabilit în alt stat decât cel în care trebuie furnizate serviciile.

La 1 iulie 2018, Regatul Danemarcei a stabilit o regulă care limita la 25 de ore durata maximă de parcare în spațiile de odihnă publice de-a lungul rețelei sale de autostrăzi (denumită în continuare „regula de 25 de ore”)<sup>2</sup>.

După ce a adresat Regatului Danemarcei o solicitare de informații, Comisia Europeană a inițiat o procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, în temeiul articolului 258 TFUE, pentru neîndeplinirea obligației de a asigura libera prestare a serviciilor de transport, astfel cum este garantată de Regulamentul nr. 1072/2009. Aceasta a arătat în esență că, deși regula celor 25 de ore nu introduce în mod direct o discriminare, aceasta constituie o restricție privind libera prestare a serviciilor de transport, din moment ce nu afectează în același mod operatorii de transport rutier stabiliți în Danemarca și operatorii de transport rutier nerezidenți. Regatul Danemarcei a contestat orice încălcare în această privință și a furnizat informațiile suplimentare solicitate de Comisie. Apreciind că acest răspuns nu era convingător, Comisia a adresat acestui stat membru un aviz motivat, la care acesta a răspuns menținându-și poziția privind conformitatea regulii celor 25 de ore cu dreptul Uniunii. Fără a fi convinsă de argumentele invocate de guvernul danez, Comisia a sesizat Curtea cu o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, solicitând să se constate că, prin stabilirea regulii celor 25 de ore, Regatul Danemarcei nu și-a îndeplinit obligațiile privind libera prestare a serviciilor de transport prevăzute la articolele 1, 8 și 9 din Regulamentul nr. 1072/2009. Astfel, potrivit Comisiei, această normă ar afecta mai mult operatorii de transport nerezidenți, iar obstacolul în calea liberei prestări a serviciilor care rezultă din aceasta nu ar fi justificat de niciunul dintre motivele imperative de interes public invocate de acest stat membru.

Prin hotărârea sa, Curtea respinge acțiunea Comisiei. Ea amintește, în lumina jurisprudenței sale constante, că, în cadrul unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, sarcina probei privind stabilirea existenței unei astfel de neîndepliniri a obligațiilor revine Comisiei, fără ca aceasta să poată invoca vreo prezumție. Or, Curtea consideră că, în speță, Comisia nu a făcut într-un mod corespunzător cerințelor legale dovada afirmațiilor sale.

### *Aprecierea Curții*

După ce a respins excepția inadmisibilității invocate de Regatul Danemarcei, Curtea examinează fondul și amintește, mai întâi, că serviciile care corespund calificării drept „serviciu în domeniul transporturilor” intră sub incidența articolului 58 alineatul (1) TFUE, dispoziție specifică, ceea ce le exclude din domeniul de aplicare al articolului 56 TFUE, referitor la libera prestare a serviciilor în general<sup>3</sup>. Acest lucru nu împiedică ca un act al Uniunii adoptat în temeiul dispozițiilor

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO 2009, L 300, p. 72).

<sup>2</sup> Această regulă a fost pusă în aplicare de autoritatea rutieră în temeiul articolului 92 alineatul (1) din færdselsloven (Codul rutier danez).

<sup>3</sup> Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:981, punctul 44), și Hotărârea din 8 decembrie 2020, Polonia/Parlamentul și Consiliul (C-626/18, EU:C:2020:1000, punctul 145).

menționate ale tratatelor referitoare la transporturi<sup>4</sup> să poată, în măsura pe care o stabilește, să facă aplicabil unui sector de transport principiul liberei prestări a serviciilor, astfel cum este consacrat la articolul 56 TFUE.

În speță, Curtea arată că Regulamentul nr. 1072/2009 se aplică transporturilor internaționale rutiere de mărfuri în numele unui terț pentru călătoriile efectuate pe teritoriul Uniunii, precum și operațiunilor de cabotaj, și anume transporturile naționale rutiere de mărfuri în numele unui terț efectuate cu titlu temporar de un operator de transport nerezident<sup>5</sup>. În această privință, articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1072/2009 precizează în special că dispozițiile naționale menționate la alineatul (1) al aceluiași articol se aplică operatorilor de transport rutier de mărfuri nerezidenți în aceleași condiții cu cele impuse operatorilor de transport rutier de mărfuri stabiliți în statul membru gazdă, astfel încât să se prevină orice discriminare pe motive de naționalitate sau loc de stabilire.

În continuare, în ceea ce privește argumentul Regatului Danemarcei referitor la faptul că competența de a stabili norme în materie de durată a parcării în spațiile de odihnă publice aparține statelor membre, Curtea amintește că, potrivit unei jurisprudențe constante, statele membre trebuie să își exercite competențele cu respectarea dreptului Uniunii și, așadar, în speță, în special a dispozițiilor relevante ale Regulamentului nr. 1072/2009. În acest context, ele trebuie, pe de altă parte, să țină seama de normele referitoare la duratele de conducere, la pauzele și la perioadele de repaus care trebuie respectate, în temeiul Regulamentului nr. 561/2006<sup>6</sup>, de conducătorii auto care asigură transportul de mărfuri cu vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone<sup>7</sup> (denumite în continuare „vehiculele în cauză”). Respectarea acestor perioade de repaus poate depinde printre altele de disponibilitatea spațiilor de odihnă pe autostrăzi. În această privință, Curtea constată că, prin însăși natura sa, o regulă precum cea de 25 de ore are drept consecință faptul că aceste spații de odihnă devin indisponibile pentru respectarea perioadelor de repaus prevăzute de Regulamentul nr. 561/2006<sup>8</sup>. Rezultă că o asemenea regulă este *a priori* susceptibilă să aibă un efect concret asupra exercitării de către transportatorii nerezidenți a drepturilor de transport, în special de cabotaj, și să îi afecteze mai mult pe aceștia din urmă decât pe transportatorii stabiliți în Danemarca.

În această privință, Curtea amintește însă că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, în cadrul unei proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, revine Comisiei obligația de a stabili existența pretensei neîndepliniri a obligațiilor și de a prezenta Curții elementele necesare pentru ca aceasta să verifice existența neîndeplinirii obligațiilor, fără a putea fi invocată vreă prezumție de către Comisie. În speță, Regatul Danemarcei a prezentat, în cadrul procedurii precontencioase și în memoriul în apărare, date privind numărul de locuri de parcare disponibile pentru vehiculele în cauză, în special cele furnizate de sectorul privat, și a adus precizări cu privire la aceste date în ședință. Or, în cererea sa introductivă, Comisia s-a mulțumit să invoce o lipsă a

<sup>4</sup> Și anume titlul VI din partea a treia a Tratatului FUE, care cuprinde articolele 90-100 TFUE.

<sup>5</sup> În conformitate cu articolul 1 alineatele (1) și (4) din Regulamentul nr. 1072/2009 coroborat cu articolul 2 punctul 6 din acest regulament.

<sup>6</sup> Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 5/vol. 08, p. 214).

<sup>7</sup> Aceste norme sunt vizate în mod expres de al treisprezecelea considerent și de articolul 9 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul nr. 1072/2009.

<sup>8</sup> Perioade de repaus săptămânal normale (de cel puțin 45 de ore) și perioade de repaus săptămânal reduse (de mai puțin de 45 de ore, care se pot reduce, cu respectarea condițiilor prevăzute la articolul 8 alineatul (6) din Regulamentul nr. 561/2006, la minimum 24 de ore consecutive), cu singura excepție a perioadelor de repaus săptămânal reduse cuprinse între 24 și 25 ore.

capacității de parcare alternative suficiente repartizate pe rețeaua de autostrăzi daneză și, pe de altă parte, în replică, s-a limitat să observe că datele prezentate în apărare de Regatul Danemarcei nu modificau concluziile sale cu privire la acest aspect.

În schimb, Comisia nu a prezentat nicio dată obiectivă care să stabilească insuficiența capacității de parcare alternative în vederea respectării perioadelor de repaus care depășesc cele 25 de ore. Or, fără astfel de date, nu se poate stabili, cu excepția situației în care se apelează la prezumții, că regula celor 25 de ore este efectiv de natură să împiedice activitățile de transport de cabotaj desfășurate de prestatori nerezidenți în detrimentul acestora în raport cu cei stabiliți în Danemarca. Astfel, simpla existență a unor probleme de capacitate în spațiile de odihnă publice ale rețelei de autostrăzi daneze și identificarea de către statul membru în cauză a provocărilor care trebuie abordate în ceea ce privește capacitatea de parcare, care era unul dintre motivele principale ale introducerii regulii de 25 de ore, nu permit să se concluzioneze că aceasta încalcă Regulamentul nr. 1072/2009. Același lucru este valabil pentru faptul că capacitatea de parcare furnizată de sectorul privat este mai mică decât cea a zonelor de odihnă publice, din moment ce, în această limită orară de 25 de ore, staționarea acestor vehicule rămâne permisă în astfel de zone.

În sfârșit, în speță, Comisia nu a stabilit în mod obiectiv nici că localizarea locurilor alternative furnizate de sectorul privat și repartizarea acestora pe teritoriu sau faptul că unele dintre aceste locuri sunt cu plată ar fi de natură să împiedice activitățile de transport în detrimentul prestatorilor nerezidenți, ci s-a mulțumit, în această privință, să se întemeieze pe prezumții.

Prin urmare, Curtea apreciază că Comisia nu a făcut într-un mod corespunzător cerințelor legale dovada afirmațiilor sale potrivit cărora regula celor 25 de ore ar constitui un obstacol în calea liberei prestări a serviciilor de transport care intră sub incidența Regulamentului nr. 1072/2009. În consecință, ea respinge acțiunea Comisiei în constatarea neîndeplinirii obligațiilor.